HJR39
.C36

Library

of the

University of Wisconsin

PURCHASED WITH THE
HILL RAILWAY LIBRARY FUND
A GIFT FROM
JAMES J. HILL
ST. PAUL

Digitized by Google

Digitized by Google

DES AVANTAGES ET DES INCONVÉNIENTS

DES

CHEMINS DE FER

POUR LA VILLE DE LYON.

Digitized by Google

Digitized by Google

DES AVANTAGES ET DES INCONVÉNIENTS

DES

CHEMINS DE FER

POUR LA VILLE DE LYON.

MÉMOIRE QUI A OBTENU UNE MÉDAILLE D'ENCOURAGEMENT

DE L'ACADÉMIE DE LYON;

PAR

PROSPER CHAPPET,

ANCIEN ENTREPRENEUR DE ROULAGE,

EX-JUGE CONSULAIRE ET MEMBRE DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE LYON;

ADJOINT SPÉCIAL AU MAIRE DE LA GUILLOTIÈRE.

LYON.

IMPRIMERIE DE LÉON BOITEL,

QUAI SAINT-ANTOINE, 36.

1845.

Digitized by Google

Digitized by Google

111596
OCT 22 1897
HJR39
.C36

DES AVANTAGES ET DES INCONVÉNIENTS

DES

CHEMINS DE FER

POUR LA VILLE DE LYON.

QUESTION PROPOSÉE PAR L'ACADÉMIE DE LYON.

QUELS SONT LES AVANTAGES ET LES INCONVÉNIENTS QUI PEUVENT RÉSULTER POUR LA VILLE DE LYON DE L'ÉTABLISSEMENT DES CHEMINS DE FER ?

Les intérêts de Lyon sont les intérêts de tout le commerce français.

Les avantages qui doivent résulter pour la France d'un réseau de chemins de fer bien coordonnés, n'ont cessé de faire le sujet des études de nos hommes d'état et de nos publicistes, depuis que ce moyen de transport nous est connu.

La France qui, par sa position géographique, a été destinée à être le pays de transit et l'entrepôt du commerce de l'Europe avec les autres parties du monde, la France doit offrir les voies de communication les plus accélérées et les plus faci-

Digitized by Google

les; pour la France, les chemins de fer sont aujourd'hui une nécessité.

Lyon est, en France, ce que la France est en Europe, ville de transit et d'entrepôt, centre des communications les plus fréquentées et les plus fécondes ; pour Lyon aussi, les perfectionnements que procure la science aux voies et moyens de transport, sont une nécessité.

Faut-il en conclure que toutes les routes aboutissant à Lyon doivent être, sans exception, transformées en chemins de fer ? que sur tous les points un chemin de fer n'offrira à Lyon que des avantages sans inconvénients ? Faut-il en conclure qu'un chemin de fer ne peut nulle part être suppléé par un autre moyen de locomotion ?

En économie sociale, on n'admet de principe absolu qu'avec une extrême réserve.

Les innovations qui doivent opérer des changements radicaux dans le monde industriel, ne s'établissent pas sans perturbation d'intérêts et sans inconvénients, dont la permanence peut avoir des résultats plus ou moins préjudiciables à quelque localité, et même à quelque grande partie de l'État.

Quand ces innovations se présentent avec la certitude d'un long avenir, avec la puissance de détruire et de remplacer les moyens usités jusqu'alors, les exigences de l'intérêt général, pour

Digitized by Google

être bien appréciées, doivent être éclairées par l'étude des intérêts particuliers; il est sage de ne pas se laisser entraîner par un engouement irréfléchi, et de comparer ce qui serait détruit avec ce qui serait créé; il est prudent de ne pas renverser les intérêts particuliers tant qu'il n'y a pas évidence d'avantages supérieurs pour l'intérêt général.

Les chemins de fer, créés ou votés jusqu'à ce jour, ont été approuvés; leurs avantages ont été proclamés, ils n'offrent point d'inconvénients pour Lyon.

Mais, à la proposition d'un chemin latéral au Rhône, des inconvénients graves ont été signalés; comme il est le seul dont on ait contesté les avantages, le chemin de fer entre Lyon et Avignon peut être regardé comme étant le seul auquel la question de l'Académie doive être appliquée, et ce sera aussi le seul dont je m'occuperai dans cet écrit.

Les avantages et les inconvénients d'un chemin de fer à créer, ne peuvent être jugés que par sa comparaison avec un autre moyen de transport assez puissant pour être ou pour devenir son rival; une telle comparaison n'a pu avoir lieu pour les chemins adoptés jusqu'à présent; le trajet latéral au Rhône est une exception unique : le Rhône est le seul fleuve en France qui puisse prétendre à suppléer un chemin de fer.

Digitized by Google

Ainsi notre question sera traitée par l'exposé des avantages et des inconvénients du chemin de fer entre Lyon et Avignon, comparés à ceux de la navigation à vapeur sur le Rhône.

C'est de l'intérêt de Lyon que j'ai à m'occuper; je parlerai d'abord des branches de l'industrie lyonnaise qui sont le plus intéressées au choix des voies et des moyens de circulation, du transit et de l'entrepôt; des moyens de transport, de la navigation à vapeur et du chemin de fer; j'exposerai ensuite les avantages et les inconvénients qui résulteraient pour la ville de Lyon de l'établissement du chemin de fer entre Lyon et Avignon.

Digitized by Google

LYON,

VILLE DE TRANSIT.

—

Le transit a été le premier commerce de Lyon; la colonie commerçante qui fonda cette ville, choisit la jonction du Rhône et de la Saône comme lieu de passage, réunissant des communications faciles et étendues; les Romains y placèrent la tête de leurs quatre grandes routes : sur le Rhin, sur l'Océan par la Picardie, sur l'Ouest par l'Auvergne, et sur la Méditerranée. — Les rayons de la correspondance étant plus nombreux, le transit augmenta, et, dans la suite, quand les progrès de la société ont demandé de nouvelles routes, on a suivi pour leur confection la pensée qui avait préparé l'avenir de la cité, on les a fait aboutir à Lyon.

Ainsi, le cours des deux rivières et leur confluent, le tracé des routes et la direction imprimée

Digitized by Google

dès les premiers temps aux vues commerciales de ses habitants, ont fait de Lyon la ville de passage entre l'est, le nord, le centre et le midi du royaume; entre l'Italie et la France, entre la Méditerranée et les pays avoisinant le lac de Genève, le Rhin, la Manche et la mer du Nord.

L'étendue de ce transit et son influence sur la prospérité de Lyon se sont accrues avec le développement du commerce en Europe; pour aider à apprécier son importance, je dirai comment et pourquoi s'opère ce transit par Lyon; j'entrerai dans quelques détails qui pourront paraître minutieux, mais ils ne seront point superflus ni étrangers à la question.

COMMENT S'EST OPÉRÉ ET S'OPÈRE LE TRANSIT PAR LYON?

Dans le transit, je comprends ici les marchandises qui sont destinées pour l'étranger et celles qui doivent être expédiées dans diverses parties de l'intérieur; je comprends tout ce qui entre à Lyon pour en sortir.

Prenons pour point de départ l'une des villes qui ont le plus de marchandises à expédier, Marseille.

Si vingt négociants de Marseille ont un millier

Digitized by Google

de tonnes à expédier pour diverses destinations, soit à l'intérieur, soit à l'étranger, ils remettent ces marchandises à des entrepreneurs de transport par terre et par eau.

Comme entre les uns et les autres il y a concurrence ou rivalité, il n'est pas possible de réunir les marchandises ayant la même destination, pour les charger sur le même convoi de voitures ou sur le même bateau; et quand bien même il y aurait une parfaite intelligence entre tous les entrepreneurs de transport, ils ne pourraient réussir à faire rendre les marchandises à leurs destinations par les mêmes voitures ou par le même bateau, soit parce que les bateaux qui desservent le Rhône ne sont pas propres aux autres rivières ni aux canaux, soit parce qu'il faut des poids déterminés pour charger les voitures par terre. — Ajoutons que souvent la prudence et la sécurité veulent que l'on divise les longs parcours entre les villes intermédiaires et les moyens de transport.

Il s'ensuit que chaque bateau et chaque convoi de voitures se trouvent chargés de marchandises pour diverses destinations; et quand les marchandises qui composent un chargement ne peuvent avoir un véhicule commun que pour une partie de leur trajet, les expéditeurs ou les entrepreneurs de transport prennent pour intermédiaire la ville qui

Digitized by Google

offre le plus de facilité par le nombre de routes qu'elle dessert et par la multiplicité de ses moyens de transport.

Cette ville intermédiaire a été et est toujours Lyon, centre des communications principales.

Dans les autres villes d'expéditions du Midi : Toulon, Aix, Arles, Avignon, Valence, Grenoble, Cette, Béziers, Montpellier, Nîmes, Beaucaire, etc. il en est de même qu'à Marseille, Lyon est préféré pour intermédiaire.

Les marchandises venant, soit de l'étranger, soit des départements de l'est, du centre et du nord, sont également adressées à Lyon, et par les mêmes motifs, pour être dirigées sur les ports de la Méditerranée et les diverses villes intérieures de la Provence et du Languedoc.

En outre des raisons provenant de la diversité des destinations, souvent c'est par motif d'économie que les marchandises sont adressées à des commissionnaires à Lyon, soit parce qu'il convient peu aux voituriers de s'éloigner de la route qu'ils parcourent habituellement, si ce n'est pour un prix élevé, soit parce que Lyon est la ville qui offre le plus de moyens de transport, dont les uns sont plus accélérés et les autres plus économiques; c'est à Lyon que l'on a l'avantage de choisir la voie la plus convenable à la nature des

Digitized by Google

marchandises et aux termes fixés pour leur arrivée; c'est à Lyon que l'on a toutes les chances de faire transporter aux prix les plus modérés.

Il faut encore ajouter que si quelques voituriers sont chargés pour des villes au delà de Lyon, ils remettent à Lyon leurs chargements à des commissionnaires, ils y trouvent un bénéfice et un autre chargement pour une route qui leur convient mieux.

De tout cela il résulte qu'il y a très peu de voitures, on peut dire presque point, qui arrivent à Lyon de l'est, du nord ou du midi, sans y être déchargées.

Ainsi, pour les marchandises en transit par Lyon, il y a toujours un déchargement et un rechargement.

Je ne saurais dire sur combien de milliers de tonnes ces opérations ont lieu annuellement; certes le nombre en est considérable. L'un de nos honorables conseillers municipaux, M. Guerre, dans ses *Considérations sur la grande ligne de communication*, pag. 59, s'est exprimé ainsi :

« Dans une ville telle que Lyon, le transit donne une activité toute spéciale au mouvement des affaires, aux transactions commerciales, aux travaux de l'homme de peine, classe qui se compose ici de

Digitized by Google

80 mille ames, dont il ne faut pas trop négliger les besoins. »

Ce chiffre ne paraîtra pas exagéré, si l'on pense que le Lyon commerçant ne connaît pas de limites d'octroi, et qu'il comprend les villes suburbaines, les anciens faubourgs.

Le travail et les bénéfices qui en découlent pour une si nombreuse partie de la population, ne sont pas les seuls bienfaits que notre ville doive au transit; il a produit d'autres avantages d'une portée supérieure, et dont l'action continuelle maintient et assure la prépondérance commerciale de Lyon.

Le transit a mis Lyon en rapport avec les contrées qui expédient et celles qui reçoivent; la direction donnée aux routes qui arrivent dans ses murs, le cours de ses deux rivières, et même les difficultés de la navigation pour la traversée de la ville, tout a concouru à faire de Lyon une station pour les marchandises et les commerçants qui voyagent pour vendre et acheter.

Dans ces relations, sans cesse renouvelées, des intermédiaires lyonnais avec les pays qui produisent et ceux qui consomment, avec les acheteurs et les vendeurs, les uns et les autres se con-

Digitized by Google

naissent et s'apprécient; les échanges de services et de bons procédés amènent la confiance réciproque; les producteurs trouvent avantage à confier leurs marchandises à la ville qui a le plus de rapports avec les pays de consommation, qui les connaît le mieux, et qui est la plus fréquentée par les commerçants voyageurs.

Lyon a mis à profit ces éléments de prospérité; comme les acheteurs accourent aux marchés où se trouve la plus grande quantité de marchandises, de même que pour la vente on transporte les marchandises dans le lieu qui réunit le plus grand nombre d'acheteurs, Lyon a rassemblé dans son enceinte les marchandises que le Midi allait chercher dans l'Est et le Nord, et celles que l'Est et le Nord demandaient au Midi, et la ville de transit est devenue la ville d'entrepôt des produits de toutes les industries.

Digitized by Google

LYON,

VILLE D'ENTREPOT.

—

Dans les Etats commerçants, les grands entrepôts sont avec raison regardés comme les colonnes du commerce national.

Les ports de mer marchands sont les entrepôts intermédiaires entre les pays qui bordent les mers; Marseille est le plus heureusement situé et le plus industrieux des ports de la Méditerranée. Outre son commerce de transport maritime, l'embouchure du Rhône assure à son port l'arrivée des marchandises pour l'intérieur de la France et pour les pays voisins qui n'ont pas de frontière maritime ou qui en sont trop éloignés.

Les grands entrepôts intérieurs n'ont pas moins d'importance pour la prospérité du commerce français.

Les entrepôts intérieurs se sont établis dans les

Digitized by Google

villes qui ont le plus de transit, parce que le transit s'attache aux villes qui réunissent les voies de communication les plus nombreuses ; ces villes ont, par cela même, des relations plus étendues et plus actives avec les pays de production et ceux de consommation.

Dans ces villes, l'entrepôt trouve à sa disposition les premières facilités pour ses opérations en achats et ventes, qui peuvent se développer sur toutes les lignes du transit ; ces deux industries ayant entr'elles une certaine communauté de correspondances, sont intéressées à s'entr'aider ; c'est dans les villes qui les réunissent avec le plus de succès, que l'on voit s'augmenter progressivement l'agglomération des commerçants et des industriels.

En France, les deux villes auxquelles aboutissent les plus nombreuses et les plus importantes voies de communication, sont Paris et Lyon.

Ce sont les deux villes qui ont le plus de transit, elles sont devenues les deux grands entrepôts de la France.

Paris, pour l'Océan ;

Lyon, pour la Méditerranée.

C'est dans ces deux villes que se sont concentrés les moyens de faire fructifier le commerce français et le commerce international.

Les opérations de Lyon s'étendent sur les mar-

Digitized by Google

chandises qui alimentent l'entrée et la sortie des ports de la Méditerranée, sur celles que l'Italie reçoit et fournit; sur les productions que le Midi, l'Est et le Nord du royaume se distribuent réciproquement; Lyon est le moteur central de leurs grandes industries et de leurs continuels échanges.

Ainsi Lyon prospère avec son transit et son entrepôt; les facilités offertes aux commerçants voyageurs par les voies de communication et par la collection de ce qui peut leur convenir, augmentent leur affluence; les succès encouragent l'activité des habitants et amènent l'accroissement de la population; les dépôts des productions de divers pays excitent l'émulation pour l'industrie manufacturière; le développement de cette industrie est favorisé par la variété des matières premières qui se présentent au choix des fabricants, et Lyon devient ville manufacturière.

Dès-lors la fortune de Lyon se compose de ces trois branches d'industrie qui se font fructifier mutuellement :

Le transit intérieur et international, qui est la branche mère de cette association.

L'entrepôt, qui fait de Lyon un bazar universel pour le commerce français et le commerce étranger.

Digitized by Google

Les fabriques de soierie, qui ont placé Lyon au premier rang des villes manufacturières du monde.

Ces industries ont un auxiliaire obligé, indispensable, — le transport, — dont les moyens ont une influence vitale, principalement sur le transit et l'entrepôt.

Nous en jugerons par l'examen suivant des moyens de transport.

Digitized by Google

MOYENS DE TRANSPORT.

—

Des économistes, en comparant les industries de divers pays, ont attribué l'infériorité de quelques branches de l'industrie en France à l'infériorité de nos moyens de transport.

Sans chercher jusqu'à quel point cette assertion est fondée, nous reconnaîtrons que les moyens de transport sont une partie principale du mécanisme commercial.

Il n'y a point de marchandise qui ne supporte des frais de transport, ou par les matières premières, ou par les instruments qui servent à sa production, ou par les voyages des acheteurs et des vendeurs ; les fruits de la terre même, au moment de la récolte, sont déjà chargés au moins du transport des instruments aratoires, vient ensuite le transport des denrées recoltées.

Digitized by Google

Les frais de transport sont une augmentation de la valeur des marchandises, il faut y ajouter l'intérêt de cette valeur pendant la durée du parcours.

Jusqu'à présent la célérité et l'économie sont en raison inverse, l'une s'obtient aux dépens de l'autre ; plus il y a de célérité, plus les tarifs sont élevés ; les transports les plus lents sont les moins coûteux.

Dans les masses de marchandises, les unes recherchent l'économie, soit parce qu'elles ont peu de valeur sous un grand poids, soit parce que leur emploi sera tardif; les autres demandent plus de célérité, vu l'urgence de leur emploi et l'intérêt de leur valeur.

Ainsi la diversité de valeurs des marchandises, l'urgence ou la tardiveté de leur emploi, exigent divers moyens de transport, dont les uns plus ou moins accélérés et réguliers sont plus ou moins chers, et les autres plus lents et moins réguliers sont plus économiques.

En outre des différences de tarifs provenant de l'accélération ou de la lenteur des véhicules, il y a sur les lignes à grande circulation des variations de prix produites par diverses causes inhérentes spécialement à chaque ligne ; ces causes seraient faciles à détailler, mais je me borne ici

Digitized by Google

à signaler les faits et leurs conséquences; sur la route de Lyon à Marseille les variations sont telles que le prix moyen d'une année se compose de divers prix en hausse ou en baisse d'un quart à moitié.

Les moyens de transport se perfectionnent par l'exercice et par l'étude des modifications qui peuvent augmenter l'économie et la célérité ; mais afin d'arriver aux grands progrès, il faut une alimentation assurée et suffisante pour employer les forces qui leur sont appliquées.

Cette alimentation indispensable ne peut être assurée que par la correspondance des routes qui peuvent se faire fructifier réciproquement.

Pour réussir, ces correspondances sont intéressées à se donner un centre commun.

Plus il y a de routes et de moyens de transport aboutissant à ce centre, pour correspondre ensemble, plus les voyageurs et les marchandises y affluent, et plus aussi les moyens de transport sont encouragés à se perfectionner et à s'accomoder aux exigences de la diversité des voyageurs et des marchandises.

Il est même remarquable que les améliorations des moyens de transport, excitées par l'impulsion du mouvement central, ou par une heureuse prévision, ont souvent devancé les progrès de

Digitized by Google

l'industrie et du commerce ; nous avons vu augmenter le nombre des voyageurs et la quantité des marchandises sur les routes qui ont offert ces améliorations ; à Lyon, nous avons vu ce mouvement s'accroître successivement par l'accélération de la marche des diligences, par les services de roulage accéléré et par les bateaux à vapeur.

Il est donc vrai que les moyens de transport sont d'une importance considérable et que si le gouvernement d'un grand état veut en créer ou en favoriser de nouveaux, ou fixer des tarifs, la sagesse exige une étude spéciale des localités et de leurs attributions dans l'édifice industriel ; cette étude est nécessaire en ce cas, au moins autant que pour les fixations d'impôt, tels que les tarifs de douane, les droits d'entrée, de navigation, etc.

En conséquence de ce qui précède, je crois pouvoir établir deux conditions *vitales* pour le commerce de Lyon :

1° La conservation de plusieurs moyens de transport à divers prix, surtout sur la route du midi, de manière que l'on puisse choisir entre la célérité désirable et la plus grande économie ;

2° La centralisation des routes et des moyens

Digitized by Google

de transport avec les opérations qui l'ont accompagnée jusqu'à ce jour, c'est-à-dire avec le déchargement et la réexpédition des marchandises.

C'est à cette double centralisation que Lyon a dû l'avantage d'être le passage unique, je peux dire forcé entre l'Italie et la France, entre le Rhin et la Méditerranée, entre Paris et Marseille.

C'est grace à cette centralisation que nos commerçants ont la faculté d'opérer eux-mêmes le placement des marchandises qui sont envoyées à la vente par les producteurs, ou bien de les réexpédier ailleurs pour leur propre compte ou pour celui des propriétaires; faculté qui donne aux marchés de Lyon la première vue et le premier choix des produits de ces divers pays.

Cette double centralisation, ce passage forcé ont été la source du commerce lyonnais; s'il est survenu quelques déviations, telles que la nouvelle voie suivie par le courrier de Paris à Marseille, et l'embranchement qui, au dessous de Lyon, relie la route de Beaucaire à celle de Paris, ces changements sont à regretter; toute déviation tend à affaiblir le mouvement du centre commun.

Ces deux conditions que j'appelle *vitales* pour Lyon, nous les voyons soigneusement suivies à Paris, ville dont les progrès industriels attestent les bonnes méthodes.

Digitized by Google

Paris s'est fait une loi de cette double centralisation, il a réuni toutes les routes, il a même créé un canal dans ses murs. Pour faciliter les relations de tous les instants, qu'exige l'activité du commerce avec les moyens de transport, il favorise leurs établissements dans les quartiers les plus marchands, les plus fréquentés, sans craindre d'encombrer ses rues et ses boulevards, sans s'inquiéter si les équipages de luxe sont détournés de la ligne droite par des charriots; Paris s'est fait l'aboutissant de tous les chemins de fer, il a eu soin de ne point établir ses débarcadères dans un emplacement commun où s'opérerait la translation des voyageurs et des marchandises d'une route à l'autre, il a refusé de les faire communiquer ensemble par un chemin ferré passant hors de son enceinte; Paris a voulu augmenter chez lui l'animation que donne le mouvement des voitures, il a voulu conserver le déchargement et la réexpédition des marchandises; c'est à Paris que nous voyons le principe de la centralisation bien compris et ses conséquences bien appréciées.

Je reviens à Lyon.

Nous avons vu Lyon prospérer par le transit, l'entrepôt, les manufactures, et leur auxiliaire

Digitized by Google

obligé, les moyens de transport. La centralisation de ces aliments d'activité a encouragé l'association des capitaux, les banques, puissants leviers qui impriment le mouvement aux grands établissements producteurs et au commerce international; le temps et leurs propres intérêts ont formé entre toutes ces branches d'industrie une union que nous pouvons appeler solidaire, union qui a fait de Lyon la métropole du midi.

Le chemin de fer de Lyon à Avignon nuira-t-il à ce faisceau? Pour juger les résultats d'un changement futur, je vais d'abord faire connaître l'état présent; avant d'arriver au chemin de fer, je vais parler de la navigation à vapeur, ensuite nous pourrons les comparer.

Digitized by Google

NAVIGATION A VAPEUR.

—

Dans les questions d'intérêt public, si l'appréciation des faits doit être la base principale de nos jugements, nous devons nous appliquer surtout à constater la vérité des faits passés et présents, pour nous éclairer sur l'avenir.

Nous voulons connaître les avantages et les inconvénients d'un chemin de fer, nous ne pouvons que comparer ce moyen de locomotion à celui qui peut seul être son rival et le suppléer.

En cherchant la vérité sur les deux termes de comparaison, nous devons nous tenir en garde contre les exagérations en tout genre, qu'elles soient présentées de bonne foi ou en vue d'intérêts privés.

D'un côté, les bateaux à vapeur donnent, pour garantie de leur puissance future, les progrès

Digitized by Google

qu'ils ont faits en quelques années; ces progrès sont-ils exactement vrais ? Les espérances sont-elles bien fondées ? Les éloges ne sont-ils point dictés par les entrepreneurs intéressés à conserver leur position ?

D'un autre côté, on prône la célérité et même l'économie du chemin de fer; on dispute sur les progrès de la navigation, si on ne peut les nier, pour refuser confiance à son avenir ; le Rhône est assimilé à un torrent qui tantôt n'a pas assez d'eau et tantôt est trop impétueux pour la navigation.

N'est-ce point là le langage d'enthousiastes qui placent le plus haut degré de la civilisation dans la faculté de se mouvoir en tous sens comme la pensée ? Le dénigrement du fleuve n'entre-t-il point dans les calculs de spéculateurs qui, dans le chemin de fer, voient le chemin le plus court pour arriver à la fortune ?

Cherchons ce qui est vrai.

Sur la navigation les compte-rendus des bateaux à vapeur peuvent être suspectés ; heureusement je peux puiser les renseignements nécessaires dans un écrit à l'abri de tout soupçon de partialité.

MM. Bouvier, ingénieur en chef, directeur du

Digitized by Google

Rhône, et Al. Surell, ingénieur ordinaire de la 3e division du Rhône, ont publié, dans le mois d'août 1843, une *Notice sur l'amélioration du Rhône. — Extrait du Mémoire présenté à l'appui de l'avant projet général des travaux à faire pour améliorer la navigation du Rhône entre Lyon et Arles.*

Cet écrit a été reconnu être le fruit des études consciencieuses d'ingénieurs distingués ; je vais en citer textuellement les passages propres à nous éclairer.

EXTRAITS

DE LA NOTICE DE MM. BOUVIER ET SURELL.

« Page 8. Tels sont les progrès de la navigation à vapeur sur le Rhône, à partir de Lyon, que les paquebots transportent à la descente les marchandises et les voyageurs avec une vitesse peu différente de celle d'un chemin de fer, et à des prix beaucoup moindres. A la remonte, leur course est moins rapide, mais comme ils conservent toujours l'économie, cet avantage leur assure le monopole des denrées. En sorte qu'un chemin de fer n'aurait véritablement d'autre supériorité sur le fleuve que dans la remonte des voyageurs. —Dès lors n'est-il pas évident qu'on peut, sans

inconvénient, ajourner le chemin de fer à la condition de tirer du fleuve le meilleur parti possible? — Cette pensée a été nettement formulée et par le gouvernement dans l'exposé des motifs de la loi de 1842, et par M. Dufaure, rapporteur de la même loi.

P. 15. La navigation à vapeur s'est familiarisée avec les difficultés du fleuve, elle se joue maintenant de plusieurs obstacles qui l'avaient d'abord arrêtée, tels que les vents, les courants, etc. La remonte d'Arles à Lyon qui exigeait 60 heures de marche, n'en demande plus que 35. — Les bateaux qui à cette remonte ne portaient que 35 tonnes (1), en chargent aujourd'hui 80. Il leur faut donc, deux fois moins de temps, pour remonter deux fois plus de poids. »

« Un dernier progrès est le plus important, — des bateaux marchent de nuit, la longueur de la marche sera considérablement diminuée.

P. 16. « Ce qu'il y a d'admirable dans ces progrès, c'est qu'il se sont accomplis sur un fleuve où l'art n'a presque rien fait pour corriger les imperfections naturelles. Seule et par ses propres efforts, l'industrie privée a triomphé des difficultés qui passaient pour insurmontables ; par ce

(1) La tonne est de 1000 kilogrammes.

Digitized by Google

qu'elle a fait, on peut juger de ce qu'elle est capable de faire, si l'état, venant enfin à son secours, prend à tâche de lui ouvrir un fleuve moins rebelle.

« La vapeur a transfiguré le Rhône, il n'est plus permis de considérer le chemin de fer comme pouvant se substituer à peu près complètement au Rhône et le déshériter de ses transports. Grace à la vapeur, il est plus facile au Rhône de suppléer au chemin de fer, qu'à celui-ci de détrôner le Rhône.

P. 20. « Les paquebots laissent peu à desirer du côté de la vitesse, ils descendent de Lyon à Arles en 12 heures... A la remonte ils font 2 lieues par heure, et cette vitesse serait notablement dépassée, si les compagnies fretaient des bateaux spécialement affectés au transport des voyageurs.

« Mais la grande imperfection de cette navigation est dans les fréquents chomages auxquels elle est assujétie... Les chômages sont dus à quatre causes :

« Les brouillards ;

« Les glaces ;

« Les hautes eaux ;

« Les basses eaux.

« Les forts brouillards régnent tout au plus douze jours dans l'année ; — leur gène est au nombre de

celles dont il est permis d'espérer que la vapeur triomphera ; — en Amérique, les brumes n'arrêtent pas la marche des steamers, elles ne les arrêteront peut-être pas davantage sur le Rhône, une fois que la voie du fleuve sera devenue plus sûre et la pratique de la navigation mieux connue.

« Quant aux glaces, elles n'arrivent moyennement qu'une fois tous les 10 ans.

« Les deux grands et réels inconvénients sont dans les chômages causés par les hautes eaux et par les basses eaux.

P. 22. « Chose singulière ! c'est par les hautes eaux que les paquebots pourraient naviguer avec le moins de difficultés et le plus de profits ; ils chargeraient alors davantage, sans risquer de toucher. — Un seul obstacle s'oppose à cette libre circulation, ce sont les ponts suspendus. Dès que les eaux montent à plus de 3 mètres 50 c. au dessus de l'étiage, ces ponts se transforment en de véritables barrières, sous lesquelles il est impossible aux bateaux de passer ; le fleuve est alors barré et le service interrompu.

« Quant aux basses eaux, pour rendre la navigation facile et assurée en toute saison, il faudrait donner au fleuve 1 mètre 50 de tirant d'eau dans ses plus faibles profondeurs.

« Ainsi les travaux que sollicite la vapeur con-

Digitized by Google

sistent dans le relèvement des ponts suspendus et dans l'approfondissement du fleuve. — En les supposant effectués, quels avantages en résulteraient-il ?

P. 23. « Les chômages étant supprimés, le service des paquebots prendrait enfin cette régularité qui lui manque. La masse des passagers s'accroîtrait, et avec elle les bénéfices des compagnies. Les bénéfices s'accroissant, les tarifs s'abaisseraient ....on ne saurait évaluer la réduction à moins de 25 pour °/₀.

Aujourd'hui le transport d'une tonne de marchandises, entre Arles et Lyon, coûte en moyenne, 45 fr. pour la remonte, et 25 fr. pour la descente; ces prix se réduiraient à 35 fr. pour l'une, et à 20 fr. pour l'autre.

« Aujourd'hui le transport des voyageurs revient moyennement à 14 fr. pour tout le parcours, il s'abaisserait à 10 fr.

« Le Rhône une fois amélioré, il est très probable que la vapeur naviguera jour et nuit.

« Avec un chenal régularisé, des mariniers connaissant parfaitement le fleuve et quelques dispositions de prudence, pourquoi n'arriverait-on pas ici au degré de perfection qu'ont atteint depuis longtemps les paquebots d'Amérique, grace à des rivières qui se trouvaient tout naturellement dans

Digitized by Google

l'état où le Rhône ne peut être amené que par des travaux d'art... »

Voilà ce que MM. Bouvier et Surell ont écrit en 1843.

Quelques mois après, en janvier 1844, la Commission instituée pour l'amélioration de la navigation du Rhône, présidée par M. Jayr, conseiller d'état, préfet, a *précisé les Considérations qui rendent urgente et indispensable l'amélioration du cours du fleuve*, et a recommandé aux soins du gouvernement les points principaux sur lesquels la navigation rencontre ou peut rencontrer des difficultés.

Je n'ai rien à ajouter aux citations que j'ai présentées, j'appelle seulement l'attention sur les prix indiqués.

Avec les améliorations, les prix seront réduits au moins comme suit :

D'Arles à Lyon, la tonne de marchandises . 35
De Lyon à Arles. » 20
A la descente et à la remonte, voyageurs. . 10

Soit 12 francs les premières places, et 8 francs les deuxièmes.

Comme je n'ai à m'occuper que du trajet entre Lyon et Avignon, il faut soustraire de ces prix

les frais du trajet entre Lyon et Arles, qui est à peu près la 7e partie ; les frais généraux n'étant pas diminués dans la même proportion, j'en déduirai seulement la dixième partie, ce qui fait :

D'Avignon à Lyon, la tonne. . . . 31 fr. 50
De Lyon à Avignon, » . . . 18
Voyageurs, 11 f. et 7 f., prix moyen. 9

P. S. du 1er mars 1845.

Les prix moyens indiqués en 1843 par MM. les ingénieurs étaient ceux de 1842 ; dès lors les progrès ont continué ;

En 1844, les prix moyens ont été :

de Marseille à Lyon, entre 80 fr. et 35 fr., de 43 fr. à 44 fr. la tonne.
d'Arles, Beaucaire et Avignon à Lyon, 38 fr. à 39 fr. »
tous frais de commissions et d'embarquement compris.

Si le Rhône était amélioré, ces prix s'abaisseraient au moins de 25 p. %, le prix moyen d'Avignon à Lyon descendrait à 28 ou 29 fr. la tonne.

Cependant, je laisse pour terme de comparaison celui de 31 fr. 50 c.

Ces points étant fixés, nous arrivons au chemin de fer.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER.

—

Le chemin de fer est établi entre Lyon et Avignon.

Sa longueur est de 240 kilomètres.

Ses tarifs fixés par la loi sont les mêmes que ceux d'Avignon à Marseille.

Pour les voyageurs, la vîtesse est de 32 kilomètres ou 8 lieues à l'heure. Ce qui fait 8 heures pour le trajet.

Pour les marchandises, elle est de 16 kilomètres ou 4 lieues à l'heure. Ce qui fait 15 heures pour le trajet.

Le chemin de fer peut abaisser ses tarifs sur une partie de sa ligne ou sur la ligne entière, quand et comme il lui convient, à la seule condition de ne les pouvoir relever que trois mois après.

Il peut de même déclasser les marchandises dé-

Digitized by Google

nommées dans ses tarifs, pour en abaisser les taxes.

Le Chemin de fer de Lyon à Avignon est lié à celui d'Avignon à Marseille.

Les bateaux à vapeur marchent en rivalité.

Je dois supposer que le Rhône a enfin triomphé de l'incurie ou du mauvais vouloir des personnages qui furent chargés de s'occuper de lui ; les riverains, si souvent bercés de promesses fallacieuses, ont enfin obtenu le terme de cette déplorable inertie trop longtemps entretenue par des intérêts privés.

Je dois supposer que le Rhône a reçu toutes les améliorations réclamées par l'agriculture et le commerce.

La communication avec Marseille est rendue facile en tout temps par un canal à grande section entre l'extrémité du fleuve et l'étang de Berre, ou mieux encore, suivant l'écrit publié par M. J. Boulouvard, président du Tribunal de commerce d'Arles, par l'amélioration plus facile et moins dispendieuse de l'embouchure du Rhône.

Les ponts suspendus et les trailles sont relevées ; la fixation des rives, le barrage des bras secondaires, le revêtement des berges, quelques digues submersibles, tout est terminé.

La navigation n'a plus à suivre qu'un bras du

Digitized by Google

Rhône, dans lequel les travaux placés parallèlement au fil du courant ne présentent aucun obstacle saillant; elle n'éprouve plus de chômage par les basses eaux et les hautes eaux.

Elle n'est plus même interrompue par les nuits sombres et les brouillards; des fanaux sont placés sur les ponts et aux rares contours du chenal; le lit des eaux est large de 200 à 300 mètres, leur hauteur est suffisante pour n'avoir plus à craindre les hauts fonds, et les rives sont disposées de manière à ne plus offrir de danger en les abordant; ajoutons que des essais ont été commencés dès 1844 pour éclairer la marche, on peut espérer qu'ils réussiront.

En Amérique les brumes n'arrêtent pas la marche des steamers.

Il ne reste donc d'obstacles que les glaces; jusqu'à présent elles n'arrivent qu'une fois tous les dix ans, on ne les verra peut-être pas, ou au moins seront-elles très faibles sur un courant dont la rapidité sera augmentée par le resserrement des eaux, et, d'ailleurs, dans un froid de quinze à vingt degrés, qui est de si courte durée en nos climats, on ne voit presque pas de voyageurs.

Ainsi la navigation, si elle peut encore éprouver quelque légère interruption, n'offre au moins aucun des dangers que laisse toujours craindre le

Digitized by Google

chemin de fer pendant les glaces, les nuits sombres et les brouillards épais.

De légers bateaux à vapeur, destinés seulement aux voyageurs et à leurs bagages, les transportent de Lyon à Avignon en 8 à 9 heures et remontent en 26 à 28 heures.

Les prix des places sont à 11 francs les premières, et 7 francs les deuxièmes : soit 4 cent. et 1/2 et 3 c. par kilomètres.

Les marchandises sont transportées sur d'autres bateaux ; le service des ports intermédiaires, l'embarquement et le débarquement sur l'une et l'autre rive, exigent quelquefois à la remonte 2 ou 3 heures de. plus que pour les voyageurs.

Les prix sont de 18 fr. la tonne à la descente, 7 c. 1/2 par kilomètre et de 31 fr. 50 c. à la remonte, 13 c. par kilomètre.

Les voyageurs préfèrent les bateaux au chemin pour la descente, parce qu'ils y trouvent la même célérité et beaucoup plus d'agrément et de confort.

Les marchandises recherchent le plus bas prix, s'il n'y a qu'une légère différence dans la célérité.

Si les bateaux à vapeur ne trouvent pas une quantité suffisante de marchandises à Avignon, ils vont en chercher à Marseille, d'où ils les remon-

Digitized by Google

tent à Lyon, en 40 à 45 heures, au prix de 40 à 42 francs la tonne, trajet de 360 kilomètres, à 11 c. 1/2.

Libres d'abaisser et de relever leur prix d'un jour à l'autre, les bateaux profitent des variations de prix de transport qui, surtout dans les ports de mer, sont si fréquentes, et ont une telle étendue, que le prix moyen de 44 francs dans une année a été composé des prix de 80 francs à 35 francs.

Ainsi, tant que le chemin de fer maintient ses tarifs ou ne les abaisse que modérément, les bateaux à vapeur se trouvent à peu près dans la même position qu'ils avaient précédemment, sauf pour les voyageurs à la remonte; ils continuent leurs progrès, car ils n'ont pas dit leur dernier mot en célérité et en économie, et leurs progrès marchent toujours au détriment des chemins de fer.

Ces deux moyens de transport ainsi exploités simultanément, seraient, sans contredit ce qu'il pourrait y avoir de plus avantageux pour Lyon, mais peuvent-ils longtemps exister ensemble?

Le chemin de fer doit être assez productif pour satisfaire aux frais d'entretien et de réparation, à l'intérêt des capitaux employés et à leur amortissement dans un temps limité; il est juste aussi que les concessionnaires recueillent un bénéfice

Digitized by Google

proportionné aux chances qu'ils ont à courir et aux soins qu'ils y doivent donner.

Avec ses tarifs maintenus au maximum, ou modérément abaissés, ses recettes sont minimes à la descente, et médiocres à la montée.

Se trouve-t-il assez productif?

Je ne chercherai pas à quel point s'arrêtent ses bénéfices et commencent ses pertes; ce ne sont pas ces calculs-là qui feront la règle de sa conduite.

Les grands établissements exploités par l'industrie privée, seraient sans avenir, s'ils ne savaient user du droit qu'ils ont d'employer tous les moyens licites, pour arriver aux plus grands bénéfices que puisse procurer leur exploitation. Il y a pour eux des conditions de succès qui, tacites ou avouées, n'en sont pas moins impérieuses, c'est d'attirer à eux ce qui profite à leurs rivaux, d'être envahissants autant qu'ils le peuvent, de maîtriser ou détruire les faibles qui leur nuisent, et d'affaiblir les puissants. Ce sont là pour les grandes entreprises de transport, surtout, non seulement des conditions de succès, mais même des conditions d'existence.

Le chemin de fer a près de lui des concurrents dont les recettes se composent de ce qui pourrait augmenter les siennes, dont les progrès croissant

Digitized by Google

menacent son avenir, dont les combinaisons peuvent jeter le désordre dans ses réglements d'exploitation.

Le chemin de fer doit chasser ou détruire ces dangereux voisins; il en trouve les moyens dans la loi à sa disposition; tout ce que la loi lui permet, tout ce qu'elle ne lui interdit pas, est dans son droit. Il n'a pas à s'inquiéter de l'intérêt public, la loi a dû tout prévoir à cet égard, il n'a à consulter que ses propres intérêts.

Ses intérêts exigent qu'il ne souffre auprès de lui que des véhicules propres à transporter ce qui ne lui conviendra pas; — enfin, qu'il constitue à son profit un monopole absolu.

Si, jusqu'à présent il y a quelques lignes sur lesquelles ce monopole n'existe pas, c'est que le chemin de fer n'y trouve pas un rival à craindre, un rival qui puisse lui faire une concurrence sérieuse, il n'y trouve pas un Rhône à côté de lui.

Mais entre Lyon et Avignon, tant qu'il y aura des bateaux à vapeur, le chemin de fer doit craindre de marcher sans bénéfices, si ce n'est avec perte.

Ainsi le chemin de fer doit chasser les bateaux à vapeur du Rhône,—de gré ou de force,—c'est pour lui une nécessité.

Digitized by Google

La différence entre *de gré* ou *de force*, quoiqu'elle ne soit pas d'une importance concluante dans notre question, mérite cependant d'être signalée, vu l'influence qu'elle aura sur les tarifs à venir.

De gré. Le chemin de fer peut acheter les bateaux à vapeur, ce moyen serait le moins coûteux, mais il serait le plus dangereux, parce que de nouveaux bateaux pourraient se présenter dans l'espoir d'être achetés, il suffirait de trois bateaux pour renouveler une lutte redoutable.

De force. Quand deux rivaux se trouvent sur un terrain nécessaire à l'existence de chacun d'eux et qui ne peut être occupé que par un seul, le plus puissant emploie ses forces à détruire ou chasser l'autre, et à épouvanter tout nouveau rival.

Le chemin de fer est le plus puissant, il ne peut abandonner la place, il ne peut la partager sans se réduire à une condition inférieure et sans éventualités dangereuses. Il est forcé de combattre son antagoniste jusqu'à sa destruction complète et de manière à ôter tout espoir à un nouveau compétiteur.

Ses moyens sont dans la faculté d'abaisser ses tarifs; il doit frapper de grands coups, quelques soient les pertes à supporter, et, si la lutte me-

Digitized by Google

nace d'être longue et difficile, il est forcé de redoubler de sacrifices jusqu'à ce qu'il ait atteint son but.

Enfin, de gré ou de force, les bateaux à vapeur cessent le combat.

Le Rhône est abandonné.

Il n'y reste que des bateaux ordinaires qui ne peuvent porter ombrage, avec leur marche de 30 à 40 jours en moyenne d'Arles à Lyon.

Le chemin de fer a constitué le monopole à son profit.

Digitized by Google

AVANTAGES ET INCONVÉNIENTS

POUR

LA VILLE DE LYON.

—

J'examinerai d'abord les résultats qui intéressent plus spécialement Lyon, comme ville de transit et d'entrepôt; ensuite ceux qui appartiennent aux intérêts généraux autant qu'aux intérêts de Lyon.

Le chemin de fer de Lyon à Avignon est lié à celui d'Avignon à Marseille et à celui de Lyon à Paris.

Comment s'opérera le transit par Lyon avec le chemin de fer sans interruption, de Marseille à Paris.

Il y aura des stations de wagons dans les localités qui ont des embranchements de rails-ways ou d'autres moyens de transport, pour faire parvenir les marchandises à leurs diverses destinations ; les principales seront : Marseille, Beaucaire,

Digitized by Google

Avignon, Valence, Lyon, Châlon, Dijon, Strasbourg, Paris.

A Marseille, la direction fera le triage des marchandises pour charger ensemble, sur les mêmes wagons ou par le même convoi, celles qui doivent être déposées à la même destination ou au même embranchement.

Il nous importe peu que les mêmes wagons chargés à Marseille se rendent à Paris ou en toute autre ville ou bien que les marchandises soient transvasées en route; le résultat sera le même pour Lyon qui, dans l'un et l'autre cas, n'aura pas à s'en occuper.

Les marchandises pour le Hâvre, les départements du Nord, la Belgique, la Hollande et l'Angleterre seront adressées à Paris.

Celles pour Strasbourg, l'Allemagne et les départements de l'est et du centre seront adressées à Châlon, Dijon et Strasbourg.

Ces masses de marchandises qui, jusqu'à présent sont déchargées à Lyon et y sont rechargées pour être réexpédiées, traverseront nos murs, bien closes dans des wagons.

Ainsi, Châlon, Dijon, Paris, Strasbourg et quelques autres villes intermédiaires auront le travail que fait aujourd'hui Lyon; ils recevront et réexpédieront les marchandises sur les diverses routes auxquelles elles appartiendront.

Digitized by Google

Pour les marchandises partant d'Arles, Beaucaire, Avignon, etc, la direction du chemin de fer devra opérer comme à Marseille.

Que restera-t-il pour Lyon ? — La Suisse.

Mais le transit de Marseille pour la Suisse nous est disputé par un état voisin qui en a déjà une grande partie..... On peut dire qu'il ne restera rien pour Lyon du transit venant du Midi.

Lyon sera-t-il plus heureux pour les marchandises venant du Nord, de l'Est et de l'Ouest ?

Les villes qui, aujourd'hui fournissent des masses considérables au transit de Lyon, le Hâvre, Orléans, Rouen, Elbeuf, Calais, Lille, Roubaix, Reims, Amiens et les autres villes de fabriques du Nord, n'auront plus à entretenir de correspondance avec Lyon pour leurs expéditions dans le Midi ; leurs marchandises arriveront à Paris par un chemin de fer ou par une autre voie.

Paris enverra directement à Marseille les wagons chargés pour ce port, pour Toulon et les environs et pour l'Algérie.

Les wagons pour le Languedoc seront adressés à Beaucaire.

Ceux pour l'intérieur de la Provence à Avignon, et ceux pour le Dauphiné à Valence.

Que restera-t-il pour Lyon ? — Rien.

Digitized by Google

Le transit sera perdu entièrement pour Lyon, il ne lui restera que l'embarras du passage des wagons.

Et voici quelles en seront les suites.

Les villes à embranchements et qui devront décharger les wagons pour recevoir et réexpédier les marchandises hors du parcours du chemin de fer, feront valoir leur nouvelle position.

La réception et la réexpédition des marchandises, les correspondances et les relations qui les accompagnent, auront sur une petite échelle les mêmes conséquences qu'elles ont eues pour Lyon.

Dans chaque ville à embranchement, il se formera un entrepôt partiel des marchandises propres à la consommation des pays qu'elle aura à desservir en transit. Chaque entrepôt partiel se formera aux dépens de l'entrepôt général de Lyon, dont l'aliment et la clientelle seront diminués de tout ce qui arrivera dans les rayons des nouveaux petits entrepôts.

Les marchandises seront disséminées; Lyon cessera d'être le centre commun des échanges, des achats et des ventes; et, comme pour le succès des associations de capitaux, il faut que leur action puisse se développer sur le plus grand nombre d'opérations et sur la plus grande quantité de

Digitized by Google

marchandises, la dissémination des affaires commerciales entraîne celle des capitaux.

Ainsi, Lyon, en perdant son transit, verra son entrepôt, ses moyens d'échanges et ses marchés diminuer, les avantages de la centralisation s'affaiblir; il verra une partie de sa population chercher un autre travail.

Et ce ne sera pas à l'intérêt général que Lyon sera sacrifié; ce changement ne pourra pas être regardé comme une distribution de richesses qui donnerait de l'aisance à un grand nombre, en privant un fortuné du superflu; ces petits entrepôts favoriseraient un peu les localités qui sauraient les former et les conserver, mais ce nouvel état de choses, loin d'être utile aux intérêts généraux, saperait les fondements de leur plus solide appui, en détruisant une centralisation qui seule peut assurer les progrès de l'industrie manufacturière et du commerce international.

La création de plusieurs entrepôts partiels ne peut compenser l'affaiblissement d'un entrepôt de premier ordre, de même que la construction de quelques canots avec les débris d'un naufrage, ne compenserait pas la perte d'un bâtiment de premier rang.

J'ai dit que nous avons en France deux grands entrepôts intérieurs, Paris et Lyon.

Digitized by Google

On pourra observer que Paris ne s'est point préoccupé de la perte de son transit; c'est qu'il y a de grandes différences dans les conditions de ces deux villes.

Paris, avec les prérogatives dont il jouit comme capitale et siége du gouvernement, etc, etc., conservera toujours la source la plus abondante de prospérité pour son entrepôt, ses cent mille visiteurs qui se renouvellent chaque jour avec de nouveaux besoins et de nouveaux capitaux ; Paris est trop favorisé sous une infinité de rapports pour que la perte du transit influât sur aucune autre branche d'industrie ; mais, d'ailleurs, Paris ne perdra point son transit, il est le centre auquel aboutissent tous les chemins de fer et toutes les routes de terre, les marchandises y seront déchargées pour y recevoir leur destination; Paris, au lieu de perdre son transit, y gagnera un nouveau moyen de transport.

Le sort de Lyon sera bien différent.

Il perdra le transit; son entrepôt et ses marchés s'affaibliront, et ce sera sans compensation.

Lyon, sans doute, restera la première ville manufacturière, avec la différence toutefois que ses fabriques n'auront pas autant de matières premières à leur choix.

Digitized by Google

Mais n'oublions pas que si l'ardeur des concurrences étrangères venait à ravir une partie des fleurons ajoutés à la couronne lyonnaise, depuis deux à trois siècles, par la fabrique de soieries, cette couronne serait solidement soutenue par le transit et l'entrepôt ; ces industries qui n'ont cessé d'être en progrès pendant dix-huit siècles, marcheront toujours de progrès en progrès, tant qu'elles conserveront les sources qui leur donnent la vie, la centralisation des voies de communication, la diversité des moyens de transport, les correspondances et les relations qui les accompagnent ; ces industries relèveraient Lyon, si Lyon pouvait tomber.

AVANTAGES ET INCONVÉNIENTS POUR LES INTÉRÊTS GÉNÉRAUX ET POUR LES INTÉRÊTS DE LYON.

La nécessité pour le chemin de fer de chasser les bateaux à vapeur du Rhône, sera certainement prévue par toute compagnie qui en demandera l'exploitation.

Pour les éventualités inhérentes à ce parcours, une compensation sera indispensable.

L'Etat ne pourra accorder une subvention plus forte que sur d'autres lignes; ce serait payer le monopole.

Digitized by Google

Bateaux à Vapeur.

Voyageurs à la descente :	11 f. et 7 f.	en 9 heures.
— à la remonte :	« «	en 26 à 28 heures.
Marchandises à la descente :	18 f.	en 10 heures.
— à la remonte :	31 f. 50 c.	en 30 heures.

Voyons maintenant les avantages et les inconvénients.

AVANTAGES DU CHEMIN DE FER.

A la remonte, ne comptons ni les minutes ni les heures, disons qu'il gagnera un jour.

Il aura une régularité plus assurée dans les mauvais jours de l'hiver; sa marche sera peut être moins ralentie par les brouillards épais, les nuits sombres et les glaces; il ne faut pourtant pas oublier que dans les mêmes circonstances, il offrira plus de dangers.

INCONVÉNIENTS DU CHEMIN DE FER.

1° Une longue concession obligée par l'achat ou la concurrence des bateaux à vapeur.

2° Pour les voyageurs, moins d'agréments et de confort.

3° Les augmentations de prix pour les voya-

Digitized by Google

geurs, 13, 11 et 5 fr. par place, ceux qui feront l'allée et le retour gagneront un jour à la remonte, mais ils payeront ce jour 26, 22 et 10 fr. par place.

Pour les marchandises à la descente, l'augmentation sera de fr. . . . 25, 20 et 15 par tonne.
Et à la remonte de fr. 12, 7 et 2 » »

4° Les habitants de la rive opposée au rail-way n'auront plus à leur service que les bateaux ordinaires; ils devront traverser le fleuve pour avoir un moyen de transport plus accéléré.

5° La fixité des tarifs. — J'ai dit qu'à Marseille, par suite de l'abondance ou de la rareté des marchandises, de la diversité de leurs valeurs, du plus ou moins d'urgence des expéditions à faire, les prix de transport pour Lyon varient à tel point que le prix moyen de 44 francs dans une année se compose de divers prix, en divers mois, entre 80 francs et 35 francs.

Le commerce profite des époques de baisse pour expédier les marchandises de peu de valeur, celles qui ne sont pas pressées, etc.

Ces grandes variations de prix ont une importance considérable pour le transit, pour l'alimentation de l'entrepôt de Lyon, pour le commerce de spéculations et d'échanges, surtout avec l'étranger.

La fixité des tarifs mettrait fin à ces combinai-

Digitized by Google

sons, et ce serait les marchandises usuelles, les denrées les moins chères qui en éprouveraient la plus sensible augmentation de valeur.

6° Marseille qui, ainsi que Lyon, doit sa fortune à notre beau fleuve; qui reçoit les denrées de la mer Noire, de la Méditerranée et de l'Océan, parce que, pour les distribuer, il dispose d'une voie plus économique et plus prompte que les autres ports ses rivaux, Marseille n'aura plus à choisir qu'entre la cherté inexorable du chemin de fer ou la lenteur désespérante des bateaux ordinaires.

7° Suivant les ingénieurs du Rhône, la dépense totale des travaux pour son amélioration s'élèverait à 25 millions; on sait à quel nombre de voyageurs, à quelle quantité de marchandises s'appliqueraient les réductions de tarifs qui en résulteraient pour les bateaux à vapeur; *les frais annuels de transport seraient réduits de deux millions et demi.*

En outre, le perfectionnement du Rhône sauverait une grande surface de propriétés, et en créerait de nouvelles par la fermeture des bras secondaires.

Le chemin de fer, au contraire, qui coûterait bien 72 millions, enlèverait au moins 4 hectares de terrain par kilomètre, 960 hectares, et grève-

Digitized by Google

rait les départements traversés d'un impôt de 50 mille francs par kilomètre, 12 millions, d'après les dispositions de la loi de 1842.

Je termine ici l'énumération des inconvénients; peuvent-ils être compensés par l'accélération d'un jour à la remonte, et une régularité un peu plus indépendante des éléments?

Sans doute, *un jour* est bien précieux pour les voyageurs, mais ce jour n'est-il pas payé trop cher, s'il est gagné au prix de tant d'inconvénients?

Une accélération d'un jour serait-elle avantageuse pour les marchandises?

La gravité de la question mérite que nous examinions en détail les convenances des personnes et des choses qui sont transportées.

Nous avons :

L'armée;

Les voyageurs;

Les marchandises.

L'armée. — M. le comte Daru, dans son remarquable écrit : *des Chemins de Fer,* 1843, a démontré que les chemins de fer ne peuvent pas se prêter, sans des difficultés extrêmes, au transport de la cavalerie.

Que le transport de l'artillerie rencontrerait

Digitized by Google

moins d'entraves, moins d'obstacles, mais que ses mouvements exigeraient un matériel de wagons immense et spécial.

Ainsi, pour la cavalerie et l'artillerie le chemin de fer ne peut remplacer les bateaux à vapeur.

L'infanterie, ainsi que tous autres voyageurs, gagnerait un jour à la remonte, mais nous avons vu qu'en comprenant l'aller et le retour, un jour coûterait fort cher.

Les marchandises. — Ici je dois faire observer que les wagons, à 4 lieues à l'heure, viendraient d'Avignon à Lyon en 15 heures, et les bateaux en 30 heures; différence, 15 heures. Cependant je compte un jour.

Pour les marchandises il se présente des distinctions à faire : je les distribue en 3 classes :

1° Les marchandises qui servent à la consommation dans l'intérieur; quelques objets recherchés par le luxe pourraient payer la célérité du chemin de fer, mais ils forment un poids minime en regard des marchandises à l'usage des fortunes médiocres et des populations vivant de leur travail, auxquelles il ne peut convenir de payer cher une différence d'un jour.

2° Les marchandises nécessaires à l'agriculture,

Digitized by Google

à l'industrie et aux professions qui leur sont adhérentes et aident à leurs progrès.

Les matières premières, ces éléments du commerce, qui ont à recevoir des perfectionnements, des modifications dans nos manufactures.

Les marchandises qui doivent se présenter sur nos marchés, en concurrence avec les produits étrangers; celles qui, provenant de notre sol ou de notre industrie doivent être exportées.

J'y comprends encore ce qui est à l'usage des ouvriers de nos fabriques, car le prix de la main d'œuvre est en raison directe du prix des objets nécessaires à l'ouvrier.

Cet exposé suffit, je pense, pour faire juger que, dans cette classe de marchandises, l'économie est une condition à laquelle on ne déroge que prudemment et par des motifs impérieux; les frais de transport augmentant le prix de revient, il ne peut y avoir que des circonstances très rares où il convienne, même pour de petites quantités, de payer cher une accélération d'un jour; et surtout dans le siècle de la plus grande lutte industrielle, où chaque peuple, voulant se suffire à lui-même, et maîtriser les marchés étrangers, fait appel à tous les moyens économiques pour offrir ses produits au plus bas prix.

3° La troisième classe comprend le transit par

Lyon des marchandises étrangères pour les pays étrangers.

Il importe non seulement de conserver le transit que nous avons, mais encore de nous assurer la possession de celui qui proviendra de l'augmentation du commerce dans les mers du Sud et du Levant.

Que faut-il pour cela ?

Il faut que Lyon offre plus de célérité et d'économie que toute autre voie.

Pour le transit qui descend dans les ports du Midi, nous avons vu que le chemin de fer n'aurait pas plus de célérité, et qu'il aurait beaucoup moins d'économie que les bateaux à vapeur.

Pour le transit venant du Midi pour l'Est et le Nord, le chemin de fer gagnerait un jour, mais il serait bien moins économique; voyons si les bateaux à vapeur offrent une célérité suffisante.

Nous avons le transit pour la Suisse, l'Allemagne, les Pays-Bas, l'Angleterre et le Hâvre.

Pour la Suisse, si nous perdons une grande partie de ce transit, il faut l'attribuer à ce que le parcours de Lyon à Genève est trop long et trop coûteux. Une vitesse qui ne gagnera qu'un jour n'en augmentera pas la quantité, quand l'augmentation de frais qui en sera le résultat, tendra plus fortement à la faire diminuer.

Digitized by Google

Ce n'est pas dans le Rhône inférieur qu'il faut chercher le remède.

Le Rhône supérieur, suivant les projets présentés par divers ingénieurs pourrait fournir un transport en moins de deux jours; ce serait quatre jours de Marseille à Genève. — Les pays voisins n'offriraient pas à la Suisse une voie aussi accélérée.

Si les améliorations du Rhône supérieur ne peuvent procurer cette célérité, un chemin de fer de Lyon à Genève n'offrirait à notre ville que des avantages sans inconvénients.

Pour les autres pays, en comptant de Marseille aux frontières les plus éloignées 220 lieues en chemin de fer à 4 lieues à l'heure et 60 lieues par le Rhône en 30 heures, nous trouvons trois ou quatre jours de marche.

Les marchandises seraient rendues le quatrième et le cinquième jour hors du royaume; jusqu'à présent aucune autre voie, partant de la Méditerranée, ne fait espérer la même célérité aux pays que nous pouvons desservir.

Ainsi pour les deux premières classe des marchandises qui doivent se présenter en grands approvisionnements, dont l'arrivée à l'entrepôt devance nécessairement les besoins des consomma-

Digitized by Google

teurs et des industriels, la célérité d'un jour est sans importance, et l'économie est une diminution de valeur ou un bénéfice.

Pour la troisième classe, le transit, tant que nous avons la supériorité, tant que le Rhône nous conserve la préférence, un chemin de fer serait une énorme dépense sans intérêt, et ne fut-il même nullement préjudiciable, ce serait du luxe, de la prodigalité sans profit; réduire l'utilité du plus beau fleuve de France à la fourniture de l'eau que demandent des locomotives; annihiler ainsi le Rhône qui lui seul roule deux fois autant d'eau que la Seine, la Loire et la Garonne réunies, ce serait une étrange erreur en économie publique.

Si l'avenir menace de nous placer dans une condition inférieure, nous aurons alors au moins l'avantage de profiter des perfectionnements acquis dans l'industrie des chemins de fer, industrie, qui, on ne peut en disconvenir, est encore dans l'enfance surtout pour l'économie.

CONCLUONS.

Le chemin de fer entre Lyon et Avignon serait forcé de chasser les bateaux à vapeur du Rhône, et de constituer à son profit le monopole absolu.

Digitized by Google

Ce chemin de fer anéantirait les avantages du transit pour Lyon, affaiblirait son entrepôt et diminuerait le mouvement d'hommes, de marchandises et de capitaux qui a fait de Lyon la seconde ville du royaume.

N'oublions pas que les villes appelées à tenir le premier rang dans le monde industriel, ne conservent et n'affermissent leur suprématie que par une succession continue de progrès; sont-elles stationnaires? l'émulation s'éteint, l'activité s'amollit, la force d'inertie les pousse à la décadence; perdent-elles quelques branches de leur industrie? la jalouse et vigilante rivalité travaille à les démolir complétement.

N'abandonnons pas ce qui a fait la fortune des temps passés, ce qui n'a cessé d'être en progrès, et répétons :

Il résulterait des inconvénients funestes, sans avantages pour la ville de Lyon, de l'établissement du chemin de fer entre Lyon et Avignon, et ces résultats ne seraient pas moins déplorables pour les intérêts généraux.

FIN.

14 novembre 1844.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

89097039861

B89097039861A

Digitized by Google

Digitized by Google

89097039861
b89097039861a